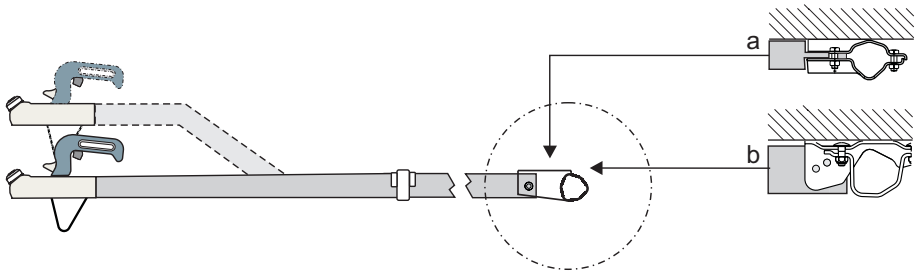
Notice de montage

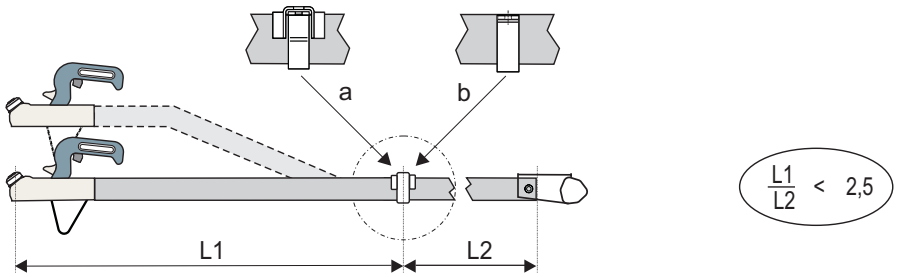
pour timon de traction type R4, Ausf. A1, A3, A4, type K4, Ausf. A1, A2

Vissage du timon de traction avec l'axe et le raccord



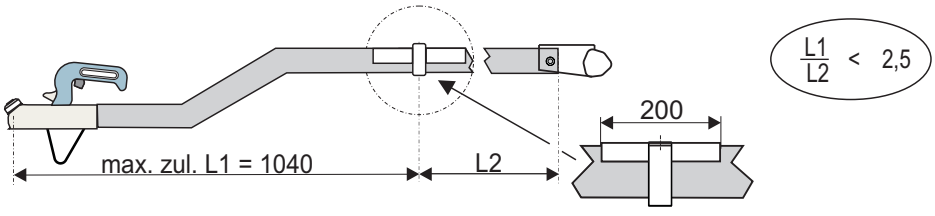
- Profil de raccord de timon (a)
  - Montez la bride de serrage avec les vis six pans M12.
- Profil de raccord de timon (b)
  - Montez le timon de traction avec une vis six pans M12.

Vissage du timon de traction avec la patte support et la bride de serrage type R4, Ausf. A1, A3, A4 type K4, Ausf. A1, A2



- Montez la bride de serrage avec deux vis M12 sur le cadre (arête avant de la structure).
  - Montage identique pour la patte support a et b.

Optional: Type K4, Ausf. A2



Attention!
Respectez la proportion en longueur (L1 : L2 < 2,5).

Caractéristiques techniques

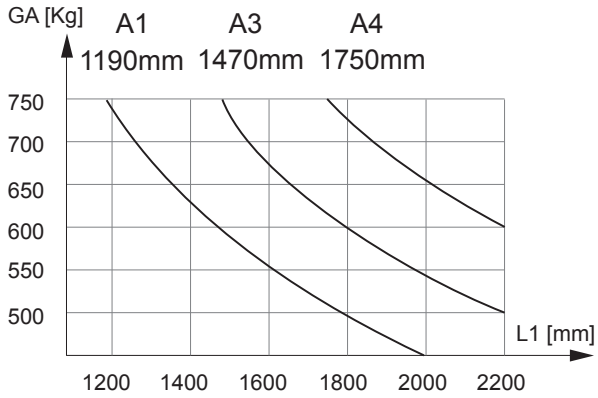
Timon de traction, tube carré	60 x 60 mm
Type	R4, K4
Vis recommandées	M 12 x 90 8.8
Couple de serrage	85 Nm

Sécurité

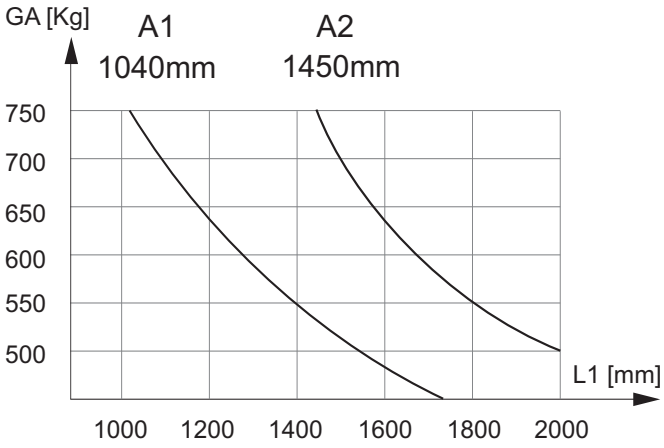
Attention !
Les couples de serrage sont à contrôler après une distance parcourue de 100 km et à resserrer aux valeurs prescrites le cas échéant !

Définition de la longueur libre maximale de timon

- Type R4
  - Modèle A1 - Carré 60 x 60 x 3
  - Modèle A3 - Carré 60 x 60 x 4
  - Modèle A4 - Carré 60 x 60 x 5

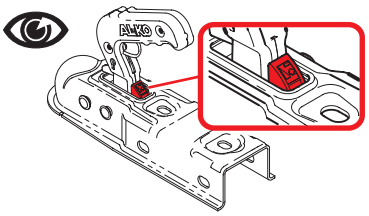


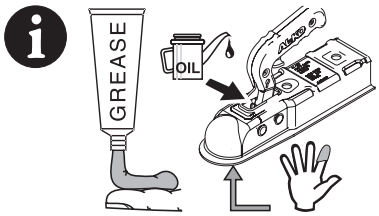
- Type K4
  - Modèle A1 - Carré 60 x 60 x 3
  - Modèle A2 - Carré 60 x 60 x 4

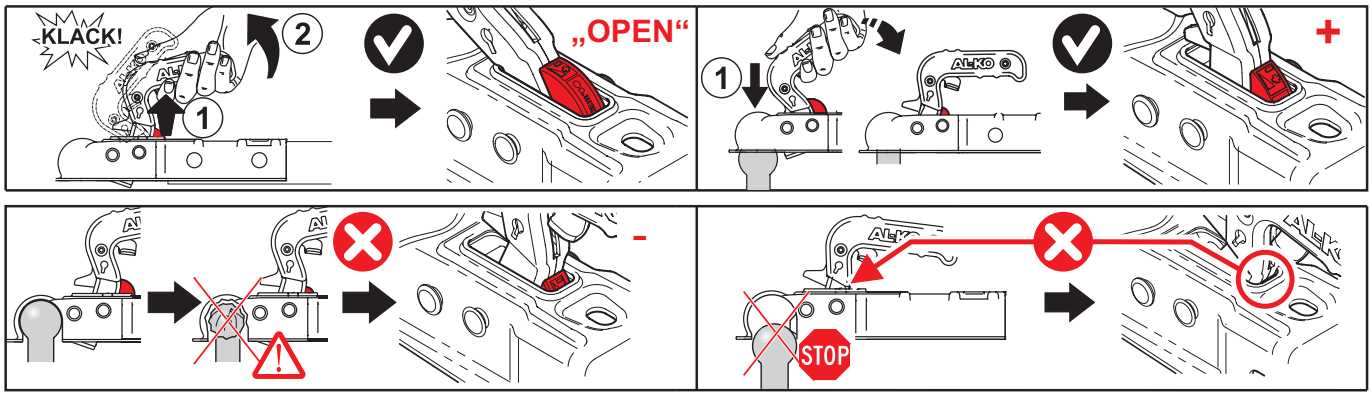


Attention !
Respectez la longueur libre de timon maximale admissible (L1).

Utilisation AK7







F **Notice pour essieu**

Table des matières

Raison sociale du fabricant
Consignes de sécurité
Mode d'utilisation
Entretien et nettoyage
Pièces de rechange
Détection de défauts

Avant d'utiliser l'appareil pour la première fois, veuillez lire cette notice attentivement et agir conformément à son contenu. Tenez la disponible lors de chaque utilisation de l'appareil. Respectez les avertissements ainsi que toutes les consignes de sécurité qu'elle contient.

Pièce de montage et de sécurité importante. Montage uniquement par un atelier spécialisé.

Consignes de sécurité

- Il est interdit de souder sur un essieu AL-KO.
- Les spécifications de la jante doivent être définies par rapport à celles de l'essieu (perçage, déport, spécifications des vis de roues).
- Les indications sur la plaque de firme ne doivent pas être rendues illisibles par la peinture ou par des composants de l'essieu.
- Ne pas oublier! Après un trajet d'au moins 20 km et au maximum 100km il est absolument nécessaire de reserrer les écrous des roues!

Utilisation

Frein de route :
Lorsque le véhicule tracteur freine ou descend une pente, le fût coulissant (Fig. 1/1) de la commande de freinage à inertie est poussé en fonction de la force du timon et appuie sur le levier de transmission (Fig. 1/2) ; celui-ci actionne la tringlerie (Fig. 1/3), le câble Bowden (Fig. 1/4) et l'écarteur (Fig. 1/5). Ce dernier écarte les mâchoires et la remorque freine.
Marche arrière :
Le véhicule tracteur recule et pousse sur le fût coulissant de la commande de freinage à inertie jusqu'en butée ; par l'intermédiaire du levier de transmission, de la tringlerie, du câble Bowden et de l'écarteur, les mâchoires s'appuient contre le tambour (Fig. 1/7) ; le tambour tourne en marche arrière et entraîne la mâchoire débrayable. Ceci fait basculer le levier de recul et compense ainsi toute la course. Ainsi, l'action de freinage est pratiquement éliminée et l'attelage peut reculer.
Frein de stationnement :
Pour la version avec ressort à gaz, tirer le levier de frein à main au-delà du point mort.
Pour la version avec boîtier compensateur, tirer le levier de frein à main jusqu'au dernier cran de la crémaillère. La remorque est freinée.
Il faut tenir compte du fait qu'après avoir serré le levier de frein à main, le véhicule peut reculer d'environ 25 cm jusqu'à ce que la force de freinage de stationnement soit obtenue !

Entretien et nettoyage

Entretien Euro-Plus
Euro-Compact
Euro-Delta

Les roulements de l'essieu AL-KO Euro-Plus / Euro-Compact et Euro-Delta ne nécessitent pas d'entretien ; le graissage et l'étanchéité des roulements spéciaux HUB UNIT sont faits à vie.
Attention: Les roulements HUB UNIT I ne sont pas étache.
Aucun réglage n'est nécessaire !

Tous les 10000 kilomètres ou tous les 12 mois, contrôler l'usure des garnitures de freins - témoin d'usure - (Fig. 2/1). En cas de besoin, faire procéder au réglage. Une utilisation fréquente en montage entraîne une usure plus importante. Pour les remorques utilitaires, il est éventuellement nécessaire de procéder à un réglage plus tôt.

Attention : Tous les travaux d'entretien ne doivent être effectués que dans les garages par du personnel formé ou dans des stations-services AL-KO.

Entretien d'un essieu standard à roulements coniques
Après 1500 km ou 6 mois
- Vérifier le jeu axial des roulements de roue et, le cas échéant, les faire régler.

Après 10000 km ou 12 mois
- Vérifier la quantité et l'état de la graisse, éventuellement la faire renouveler.
  Dans le cas des remorques-bateaux dont les essieux ont été immergés dans l'eau salée, un nouveau graissage des roulements doit être fait peu de temps après leur immersion (sauf pour les moyeux étanches).
- Tous les 10000 km ou tous les 12 mois, contrôler

l'usure des garnitures de freins par le trou prévu à cet effet. En cas de besoin, les faire régler. Une utilisation fréquente en montage entraîne une usure plus importante. Pour les remorques utilitaires, il est éventuellement nécessaire de procéder à un réglage plus tôt.

Entretien d'un essieu à barres de torsion à roulements coniques

- Tous les 5000 km, graisser l'essieu à barres de torsion par les 4 graisseurs.
- (le reste de l'entretien est identique à l'essieu standard)

Entretien d'un essieu non freiné

Après 1500 km ou 6 mois

- Vérifier le jeu axial des roulements de roue et, le cas échéant, les faire régler.
- Dans le cas des remorques-bateaux dont les essieux ont été immergés dans l'eau salée, un nouveau graissage des roulements doit être fait peu de temps après leur immersion (sauf pour les moyeux étanches).

Entretien des pièces de véhicule galvanisées

La formation de rouille blanche n'est qu'un défaut d'aspect. Afin de minimiser au maximum ce défaut, il est nécessaire d'appliquer les mesures suivantes :

- Pendant le stockage des pièces galvanisées, faire en sorte de garantir une circulation d'air suffisante.
- Après utilisation routière, en hiver, nettoyer les surfaces galvanisées à l'eau claire (par ex. jets de vapeur).
- Graisser ou huiler les pièces articulées et les surfaces d'appui !

Pièces de rechange

Les pièces de rechange sont des pièces de sécurité. En ce qui concerne le montage de pièces de rechange sur nos produits, nous recommandons donc l'utilisation de pièces d'origine AL-KO ou de pièces qui on été validées par AL-KO. Ces pièces de rechange ont été vérifiees sur leur fiabilité et leur sécurité. Pour les autres produits, nous ne pouvons, malgré un suivi constant du marché, ni porter de jugement, nu nous porter garant.
En cas de réparation, nous avons un réseau étendu de stations-services AL-KO en Europe. La liste de ces stations-services peut être demandée sous la référence 371912.
Veuillez aussi tenir compte du fait que les réparations et les travaux de réglage doivent uniquement être faites par des ateliers agréés.
Pour une identification parfaite de la pièce de rechange, les stations-services ont besoin du type de l'essieu (plaque de firme) et du numéro ETI = Numéro d'identification de la pièce de rechange. Celui-ci est indiqué sur le frein ou sur la plaque de firme. SVP, identifiez ces deux numéros avant de prendre votre téléphone.

Détection du défaut

Défaut	Cause	Solution
Efficacité de freinage trop faible	Les garnitures ne sont pas rodées. Les garnitures sont endommagées - sales Perte d'efficacité due aux frottements trop importants Corrosion du fût coulissant	Retrouve son efficacité après quelques freinages. Remplacer le jeu de garnitures Faciliter l'actionnement du câble et de la transmission
Marche arrière difficile ou bloquée	Uniquement en cas de réglage trop serré du système de freinage Le levier de recul automatique est bloqué	Faire régler le système de freinage Faciliter l'actionnement et le graisser
Surchauffe des freins en marche avant	Mauvais réglage Le système de freinage n'est pas complètement desserré en marche avant Levier de renvoi trop serré Support de tringlerie tordu Frein sale Câble de frein tordu Ressorts de mâchoires cassés Rouille sur le tambour	Faire régler Desserrer le frein à main Vérifier le système de transmission Vérifier la biellette de renvoi de la commande de freinage Nettoyer Changer le câble de frein Faire remplacer les ressorts Changer les tambours ou les mâchoires
Efficacité du frein à main trop faible	Mauvais réglage - trop de perte de course Garnitures non rôdées Trop de frottements	Faire régler Passer la période de rodage Graisser le système de transmission y compris le câble de frein
Freinage par saccades	Trop de jeu dans le système de freinage Amortisseur défectueux	Faire régler Faire remplacer l'amortisseur